

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Ein Blick in die Schweiz

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Stefanie Menke:

Nächster Halt: Ein Blick in die Schweiz. Herzlich Willkommen zu einer neuen Podcastfolge der VDV-Akademie. Mein Name ist Stefanie Menke und mein heutiger Gast ist Johannes Eckert.

Er ist Gebietsmanager Stadt bei den Verkehrsbetrieben Zürich und arbeitet schon seit zehn Jahren in der Schweiz. Deshalb werfen wir gemeinsam mit ihm einen Blick auf den öffentlichen Verkehr im Alpenland.

Hallo Herr Eckert, schön, dass Sie heute unser Gast sind.

Johannes Eckert:

Hallo Frau Menke. Freut mich.

Stefanie Menke:

Zu den Gewohnheiten unseres Podcasts gehört es, dass wir immer wieder über spannende Berufe in der Branche sprechen. Deshalb möchte ich zum Einstieg mit einer Frage beginnen, die sich vielleicht auch einige unserer Zuhörerinnen und Zuhörer stellen. Was sind die Aufgaben eines Gebietsmanagers?

Johannes Eckert:

Das kann ich gerne ausführen. Meine Funktion bei den Verkehrsbetrieben Zürich umfasst die konzeptionelle Angebotsplanung im kurz und mittelfristigen Bereich. Ich bin dabei, die, sozusagen, die interne Interessensvertretung unserer Fahrgäste, beispielsweise für Baustellen oder Großveranstaltungen und gleichermaßen die Schnittstelle zwischen intern und extern zu allen Fragestellungen bei der Angebotsplanung, z. B. zu Quartieren oder natürlich auch zum Züricher Verkehrsverbund, der unser Aufgabenträger



ist und macht dort die inhaltliche und die damit zusammenhängende finanzielle Koordination.

Stefanie Menke:

Im Vorgespräch haben Sie mir erzählt, dass die Schweiz das Herz des öffentlichen Verkehrs in Europa ist und Zürich das Herz des ÖVs in der Schweiz. Was ist das Besondere am ÖPNV oder am ÖV in Zürich?

Johannes Eckert:

Ja, das ist eine gute Frage. Vielleicht angefangen bei der Schweiz. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz genießt einen extrem hohen Stellenwert. Das ist, glaube ich, über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Die Bevölkerung liebt den ÖV. Sie leistet sich diesen ÖV auch. Da ist eine hohe Bereitschaft da, sich diesen qualitativ hochstehenden ÖV zu leisten. Das liegt, denke ich, daran, dass man im ganzen Land eine sehr, sehr dichtes Angebot hat. Es ist nicht nur in den Zentrumsregionen so, sondern auch in die ländlichen Regionen. Sie finden an jeder Ecke irgendwo noch ein Postauto, das nicht nur überhaupt verkehrt, sondern auch regelmäßig verkehrt, dass man sich darauf verlassen kann. Man kommt mit dem öffentlichen Verkehr durchs Land.

Das ist nicht nur das Angebot selber, aus meiner Sicht, sondern auch die Liebe zum Detail. Sie finden keine Haltestelle, die nicht erkennbar ist und wo auch nicht ein aktueller Fahrplan drinhängt. Das ist

durchdacht bis ins letzte Detail und dann vielleicht ein bisschen lokaler, jetzt gesehen und aus meiner Funktion in Zürich, wo der Bahnknoten der Schweiz ein Stück weit aus allen Richtungen auseinander trifft, trifft das Ganze auf ein sehr, sehr dichtes städtisches Netz.

Wir sind ja oder Zürich ist ja die größte Stadt in der Schweiz.

Bei den Verkehrsbetrieben Zürich, als städtisches Nahverkehrsunternehmen, befördern wir uns 1 Million Fahrgäste jeden Tag.

Und damit wir das bewerkstelligen können, sind wir z. B. im Siebeneinhalbminutentakt unterwegs. Wir haben sicherlich besondere Verhältnisse von der Ausgangslage her. Der Modalsplit in der Stadt Zürich ist bei 40 Prozent für den ÖV und damit enorm hoch.

Damit das so weit kommen konnte. Und damit das auch so bleibt, braucht man einen sehr zuverlässigen, gut funktionierenden öffentlichen Verkehr, z. B. mit konsequenter ÖV Priorisierung. Aber auf der anderen Seite natürlich auch, dass wir gute politische Rückendeckung haben.

Direkt-Förderung des ÖPNV, wie auch indirekt, z. B. durch eine aktive Parkraumbewirtschaftung und um den Bogen wieder aufs Nationale zu spannen. Das ist alles aufeinander abgestimmt. Der Bus im hintersten Eck des Landes abgestimmt auf den anderen Bus am anderen Ecke des Landes mit dem dazwischenliegenden Bahnnetz. Es funktioniert immer. Man kann sich darauf verlassen. Es gibt immer geplante Anschlüsse, auch bei dichtem Takten. Das ist das eine.

Und das andere ist man hat einen Tarif übers ganze Land. Man muss sich weniger Gedanken machen als Fahrgast. Da denke ich darin liegt vor allen Dingen das Besondere im ÖV in der Schweiz im Allgemeinen und natürlich auch für uns in der Stadt Zürich.

Stefanie Menke:

Das sind schon ziemlich beeindruckende Zahlen. Sie hatten im Vorgespräch auch

gesagt, dass nicht nur viele Fahrgäste befördert werden, sondern dass die Bewohnerinnen und Bewohner Zürichs den ÖV wirklich auch in ihr Leben einbinden. Wenn ich das richtig in Erinnerung habe, sprachen sie davon, dass in Zürich ca. jeder zweite Haushalt gar kein Auto hat. Ist das richtig?

Johannes Eckert:

Das sind die Ergebnisse der jeweiligen Studien, die gemacht werden und es ist tatsächlich so. Also jeder zweite Haushalt hat überhaupt kein Auto.

Das ist natürlich auch eigentlich ein Qualitätsmerkmal. Das zeigt, dass der ÖV auch immer so gut funktioniert in der Stadt, das man das auch machen kann, ohne Auto in der Stadt zu leben. Und gerade jetzt in der Pandemie-Situation zeigt sich, dass die Wohnbevölkerung in der Stadt Zürich nach wie vor sehr regelmäßiger ÖV-Kunde war. Also trotz Einschränkungen im öffentlichen Leben. Trotz Maskenpflicht etc. ist der Stadt-Züricher relativ häufig noch mit seinem öffentlichen Verkehr unterwegs gewesen, was uns natürlich sehr erfreut. Dass wir da die Qualität trotzdem anbieten konnten in dieser schwierigen Zeit.

Stefanie Menke:

Ich halte also fest: Öffentlicher Verkehr spielt in Zürich, wie in der gesamten Schweiz eine große Rolle. Wenn wir jetzt auf Zürich noch mal genauer schauen, würde mich interessieren: Was sind denn dann die Aufgaben für die Zukunft? Und gibt es vielleicht auch Herausforderung? Oder ist das Ziel, den Status quo zu halten?

Johannes Eckert:

Ja, also, auf keinen Fall! Wer sich nicht bewegt, das ist, glaube ich immer die verkehrte Richtung. Wer sich nicht bewegt, bewegt sich rückwärts.

In Zürich gibt's schon auch Baustellen sicherlich um dazu zählen vor allem das erwartete Bevölkerungswachstum. Die Stadt wird weiterwachsen. Das wird zu mehr Verkehr führen. Und das gesetzte Ziel ist, dass der Mehrverkehr nicht beim NIV zu spüren ist. Das ist eine Herausforderung für den ÖV,

weil die Kapazitäten bereitgestellt werden müssen, dass man diesen mehr Verkehr aufnehmen kann.

Und das andere sind natürlich auch klimapolitische Zielsetzungen. Netto-Null bis 2035 ist dort ein Stichwort dazu, die natürlich auch dazu führen, dass der ÖV weiter ausgebaut werden muss und entsprechend hohe Verfügbarkeit haben muss.

Die Herausforderung speziell in Zürich gerade in dem Zusammenhang ist aber dann sicherlich auch der Platz in der Stadt ist extrem begrenzt. Wir haben keine Autobahnen in der Stadt.

Wir haben keine mehrspurigen Straßen in der Stadt, wo man einfach mal alle Verkehrsträger nebeneinander platziert und das funktioniert gut, sondern die historischen Strukturen der Stadt sind kleinräumig.

Sie sind sehr eng und da muss man schauen, dass man dem Platz so gut es möglich ist, als sinnvoll verteilt, dass man die Anforderungen, die an den Straßenraum gestellt werden, dass das zu einem funktionierendem Gesamtsystem führt, aber nichts zu Nachteilen bei den einzelnen Verkehrsträgern. Das ist die große Herausforderung, wie man das macht.

Ich kann da ein Beispiel vielleicht nennen. Wir haben in der Bahnhofstraße momentan 5 Straßenbahnlinien drin, alle im 7,5 Minutentakt. Und da zeigt sich relativ schnell, dass man da die Kapazitäten nicht einfach noch ausbauen kann. Man kann mich noch längere Fahrzeuge einsetzen. Die Haltestellen sind begrenzt lang. Man kann ja auch nicht noch öfter fahren. Irgendwann gibt es dann einfach nur noch, wir sprechen in Zürich immer von einer blauen Wand, wenn dann ganz viele Straßenbahnen hintereinanderstehen und das kann er nicht das Ziel sein.

Man muss dann also, braucht Lösungen, wie man das Problem umgehen kann, dass man dort keine Ausbauten mehr machen kann. Also wo man keine Ausbauten mehr machen kann, dass man die Verkehrsströme entsprechend umlenkt.

Stefanie Menke:

Das heißt, auch in Zukunft bleibt es spannend.

Johannes Eckert:

Auch in Zukunft bleibt es spannend. Das ist ja nicht nur das einzige Thema. Es sind ja auch andere Themen, wie die Elektrifizierung unserer Busflotte z. B. . Das sieht man auch in Deutschland bei vielen Verkehrsunternehmen. Da gibt es auch noch einige interessante Fragestellungen, die man noch lösen muss, z. B., wenn nachts der Strom ausfällt in der Garage und keine Busse mehr geladen werden kann. Da wird man sich schon etwas einfallen lassen müssen, wie man am nächsten Tag den Betrieb dann bestreitet.

Stefanie Menke:

Jetzt wollen wir noch mal von diesen spannenden Blicken auf Zürich ein bisschen die gesamte Schweiz in den Blick nehmen. Wir hatten vor kurzem Philipp Kosok von der Agora Verkehrswende bei uns im Podcast zu Gast. Und der hat uns gesagt, dass die Schweiz das große Vorbild in Sachen guter und zuverlässiger Bahnverkehr ist.

Wenn man sich über den öffentlichen Verkehr in der Schweiz informiert, stößt man schnell auf den Begriff integraler Taktfahrplan, kurz ITF. Ich weiß, dass es jetzt nicht ihre Kernaufgabe, aber ich hoffe, Sie können uns trotzdem ein bisschen skizzieren. Was für ein Konzept eigentlich hinter ITF steckt und seit wann es auch in der Schweiz umgesetzt wird?

Johannes Eckert:

Genau also ich bin bei den Verkehrsbetrieben natürlich weniger jetzt mit dem integralen Taktfahrplan als solches beschäftigt, wie es vielleicht die SBB ist, aber ich kann gern ein bisschen was dazu ausführen.

Soweit ich informiert bin, ist das in der Schweiz anfangs der 80er-Jahre landesweit eingeführt worden, nachdem es verschiedene Vorlaufbetriebe auch gegeben hat.

Und das eigentliche Ziel vom Taktverband ist ja, dass man den Knotenpunkten aus jeder Richtung in jede Richtung umsteigen

kann und zwar möglichst schlank und möglichst regelmäßig. Wenn man das Ganze dann vielleicht noch mit bisschen Realität kombiniert, ist es vor allen Dingen, geht es eigentlich darum, dass man Reiseketten hat, die immer funktioniert, mit stabilen Anschlüssen in die benötigte Richtung immer funktioniert.

Das ist es ja selten, so, dass ich wieder zurückfahren möchte. Und deswegen braucht es eine vor allen Dingen die weiterführenden Anschlüsse und nicht die zurückgehen. Und ich denke, das Besondere an Taktfahrplan ist, dass man eigentlich, wenn man es richtig konsequent macht, gar keine Fahrplanauskunft bräuchte. Man kann eigentlich sich drauf verlassen, wenn man weiß, von wo nach wo das Schienennetz liegt oder die ÖV-Verbindung liegt, dass man eigentlich einsteigen kann und egal, wo man umsteigen muss, kann man sich darauf verlassen. Das ist so geplant, dass das funktioniert. Dass man unmittelbar weiterfahren kann und so die Reisekette immer funktioniert. Ich denke, es ist eine spannende Sache, ist es eine anspruchsvolle Sache in der Planung.

Die Herausforderung beim Taktfahrplan ist, dass das ganze System ein gewisses Maß an Robustheit braucht, damit es nicht bei der kleinsten Störung in sich zusammenfällt. Gleichermaßen ist aber wahrscheinlich auch wieder der Vorteil drin, denn wenn mal ein Zug ausfällt in einem Taktfahrplan-System, dann weiß man ja spätestens nach 15 oder 30 Minuten kommt der nächste Zug in die gleiche Richtung. Und auch die gleiche Reisekette.

Es ist nicht nur, es geht nicht weiter, sondern die Reisekette funktioniert auch eine halbe Stunde später wieder. Und damit ist das Problem schneller gelöst, oder der Schaden ist geringer.

Was dann speziell in der Schweiz noch gemacht worden ist, man hat sich einen Zielfahrplan ausgedacht und daraus den Infrastrukturplan gemacht.

Also gerade bei Bahn 2000 wäre hier das Stichwort, da hat man ja dann festgelegt welche Fahrzeit es braucht zwischen Zürich und Bern. Und dann hat man die Infrastruktur so gebaut, dass es für die Fahrtzeit reicht. Es ging nicht darum,

einfach schnell von Zürich nach Berlin zu kommen, sondern so, dass es für dieses System passt.

Stefanie Menke:

Das heißt, wenn ich jetzt das nächste Mal in der Schweiz mit dem ÖV und ÖPNV unterwegs bin. Was ist der große Vorteil für mich als Fahrgast?

Johannes Eckert:

Ja, in dem Sinn eigentlich, wie ich's vorhin schon gesagt habe. Man kann sich eigentlich an den Bahnhof begeben und steigt ein und kann sich darauf verlassen, dass das Umsteigen funktioniert. Und zwar, dass man einen merkbaren Fahrplan, eigentlich den ganzen Tag gleich oder mindestens zwischen sechs bis 24 Uhr fast überall davon ausgehen, dass es immer die gleiche Reisekette ist. Man muss nicht abends oder nur weil's abends ist, anders fahren wie tagsüber. Der andere Vorteil ist sicherlich auch, in der Schweiz zumindest, dass man sehr häufige Verbindungen hat, also der Fernverkehr oder die wichtigen Fernverkehrsrelationen, die sind ja in der Regel im 30-Minutentakt vorhanden. Im Nahverkehr je nach Ballungsraum, vielleicht auch noch deutlich öfter, sodass das man eigentlich jederzeit seine Reise auch unterbrechen kann. Das ist vielleicht der eigentlich spannende Punkt noch. Also wenn man in der Schweiz unterwegs ist, nehmen wir mal an, man fährt von Zürich nach Genf, weil man dahin will. Und dann stellt man fest, wenn man über die Aare fährt in Bern, dass Bern eine wunderschöne Altstadt hat. Die kann man vom Zug aus sehen. Dann kann man spontan aussteigen und seine Reise in einer Stunde fortsetzen, weil man weiß, es wird auch in einer Stunde wieder klappen. Da bin ich mir nicht so sicher, ob sich das jeder Kunde in Deutschland trauen würde, einfach mal spontan irgendwo auszusteigen und daraufzusetzen, dass man vielleicht in einer Stunde schon wieder weiterfahren kann in die gleiche Richtung. Dass dann die Reisekette noch so funktioniert. Ist jetzt natürlich plakativ gesagt. Aber in der Schweiz ist es ohne Probleme möglich. Würde ich mir überhaupt keine Gedanken machen, wenn es nicht gerade nachts um elf

der letzte Zug ist.

Stefanie Menke:

Das klingt traumhaft. Das klappt auch, wenn ich die Ballungszentren verlasse? Also in Deutschland sprechen wir ja oft von der Anbindung des ländlichen Raums.

Johannes Eckert:

Ich würde sagen ja. Jetzt kann ich natürlich nicht für die ganze Schweiz sprechen und ich war auch in der Schweiz.

Wenn ich es jetzt auf den Großraum Zürich beziehen würde, würde ich sagen, da funktioniert es auch, dass der Verkehr, der öffentliche Verkehr so gut aufeinander abgestimmt, dass in der Regel ja mindestens halbstündlich jeder Ort, jedes Dorf angefahren wird. Mit Bus oder, wenn es einen Bahnhof gibt, mit Bahn. Aber auch wenn man den Bergregionen ist, funktioniert das normalerweise gut. Es ist selten so, dass man einzelne Kursfahrten hat. Und dann ist es aber tatsächlich meistens auch ein touristisches Angebot. Bei touristischen Angebot muss sich halt einfach entsprechend informieren.

Stefanie Menke:

Dann steht ja der nächsten Reise nichts im Weg. In Deutschland wird aktuell viel über den Deutschlandtakt gesprochen. Kann man den Deutschlandtakt mit dem Schweizer integralen Taktfahrplan vergleichen? Oder gibt es da auch Unterschiede?

Johannes Eckert:

Ich denke, dass eine schwierige Frage. Ich bin ja nicht bei der SBB von daher und ich bin auch nicht im Detail informiert über den Deutschlandtakt.

Aber ich würde rein aus meiner persönlichen Sicht sagen, dass es sicherlich ein sehr, sehr guter Weg in die richtige Richtung, um es mal so zu nennen. Ich würde sagen, dass es wahrscheinlich ein sehr guter Anfang ist, in diese Richtung zu gehen und gleichermaßen wahrscheinlich sehr viel anspruchsvoller ist schon wegen der Landesgröße.

Die Schweiz ist ja dann doch im Vergleich zu Deutschland eher klein.

Wenn man sich vorstellt, dieses System, wie

man es in der Schweiz hat, auf einmal flächendeckend in Deutschland umzusetzen, scheint mir, dass fast ein Ding der Unmöglichkeit.

Die Anforderungen sind so groß und so komplex, dass das aufgeht, entsprechende Infrastrukturen, die man dann auch dazu braucht. Aber es ist, glaube ich, der richtige Weg, so anzufangen.

Ich stelle mir persönlich in Deutschland vor allen Dingen spannend fort, dieses Abwägen zwischen Direktverbindungen, wenn man sich so das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn zum Beispiel anschaut, da gibt's ja sehr viele, ja interessante Zugläufe durchs ganze Land, die Direktverbindungen einmal am Tag herstellen und wie man das in Einklang bringen will, Direktverbindungen und Umsteigeverbindungen, die aber dann vielleicht in einer gewissen Häufigkeit fahren würde. Da bin ich gespannt, wie das ausgeht.

Ich denke auf der anderen Seite aber auch das gestartet diese begünstigenden Faktoren, die es in der Schweiz gibt, dieses Wohlwollen der Bevölkerung, dieses Wohlwollen der Politik. Da ist vielleicht in Deutschland auch noch ein bisschen Luft nach oben vorhanden und ich glaube nicht mal negativ gemeint, sondern mehr so, man muss eine gewisse Überzeugung herbringen, dass das funktioniert, dass das ganze Sinn macht. Und da stelle ich mir das sonst schwer vor, wenn man in ländlichen Regionen jemand überzeugen will, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs funktioniert, wenn man eigentlich von sich zu Hause gerade nur den Schulbus kennt, der einmal am Tag in die Schule fährt und wieder zurückfährt. Da wird es Überzeugungsarbeit brauchen. Aber ich bin sicher, dass das gelingen wird. Ich bin schwer davon überzeugt, dass das, was man in Deutschland vorhat, absolut richtig ist und man da dann sich dem annähert, wie es z. B. in der Schweiz gemacht wird.

Stefanie Menke:

Jetzt haben wir einmal auf Zürich geblickt und einmal auf die Schweiz. Und jetzt würde ich gerne noch einmal das Ganze ein bisschen größer machen und auf Europa

gucken. Ich würde sagen, dass die Verkehrswende tatsächlich auch eine europäische Herausforderung ist. Daher würde ich gerne zum Abschluss noch einmal ihr Bild von der Schweiz als Herz des öffentlichen Verkehrs aufgreifen. Was gelingt denn in der Schweiz schon besonders gut? Und was können wir voneinander lernen?

Johannes Eckert:

Ja, da wäre jetzt wahrscheinlich ein Politiker, die richtige Person die Antwort geben könnte. Aber ich würde es mal aus meiner Sicht wie folgt beschreiben. In der Schweiz gelingt sehr gut, dass man gute politische Rahmenbedingungen hat und zwar auch über Legislaturperioden hinweg. Also wenn man jeweils anstößt, was länger dauert als eine Legislaturperiode, funktioniert das im Normalfall auch weiter. Und das ist sicherlich einem zweiten Punkt geschuldet, weil man sehr stabile Finanzierungsinstrumente hat in der Schweiz z. B. Infrastruktur-Force, die dann solche langfristigen Projekte auch finanzieren.

Das andere ist, es ist ja ich finde es wahnsinnig tolle Mischung aus Angebotsplanerische Motivation um Sachen vorwärtszubringen und politischer Legitimation dazu. Also gerade wenn man eben klimapolitische Ziele setzt, dann ist ja klar es muss in die Richtung gehen. Aber das ist ja dann auch gut vereinbar mit Wünschen, die der Angebotsplanung, wie ich sowieso hätte.

Und der dritte Punkt ist und dass es einen enormen Hebel auch drin. Das ist die ganze Ticketgeschichte. Dass man vor allen Dingen einen Tarif, um zusätzlich nicht Gedanken machen muss, in welchen Zug ich jetzt einsteigen davon, in welchen nicht.

Da gibt's wahrscheinlich noch ganz viele Themen, die man dazu ausführen könnte. Ich will es mal vor allen Dingen bei diesem Einheitstarif übers Land lassen. Und was wir voneinander lernen können ist, glaube ich, dass man sich vor allen Dingen viel austauscht. Dass man ein Problem, was man bei sich hat, das hat irgendjemand anders

irgendwo in Deutschland oder in Europa wahrscheinlich auch schon gehabt. Und wenn man sich austauscht und voneinander weiß, dann findet man irgendwo die Best-Practice-Lösungen und kann versuchen diese Lösungen bei sich selbst auch zur Umsetzung zu bringen, soweit es die Gegebenheiten zulassen. Und vielleicht so zum Abschluss, was ich mir dann doch schon wünschen würde, dass man den öffentlichen Verkehr niemals als selbstverständlich ansieht. Man muss dranbleiben. Man muss den ausbauen. Man muss kontinuierlich auf Kundenbedürfnisse eingehen, auch wenn man auf einem hohen Niveau ist. Das machen wir auch. Sonst würden wir die ganze Zeit nur rumsitzen und nichts tun. Und vor diesem Hintergrund auch, dass man sich traut, mal ein Ausbau zu machen.

Ich bin überzeugt, dass auch Angebot, wenn es besser ist, Nachfrage erzeugt und mal auch ein bisschen gegen Widerstand zu einem Ausbau sich durchringen kann.

Stefanie Menke:

Ihren Appell greife ich gerne auf, weil wir mit unserem Podcast ja auch versuchen, Einblicke in diese Branche zu geben, die sonst vielleicht nicht so sichtbar sind. Ich sehe aber auch, dass es noch einige Punkte gibt, wo wir von unseren Nachbarn in der Schweiz lernen können.

Lieber Herr Eckert, ich danke Ihnen für die spannende Einblicke und das Interview

Johannes Eckert:

Gerne.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.